Dono dell'autore
10 f

AGLI AZIONISTI

DELLA

SOCIETÀ ANONIMA

DELLA STRADA FERRATA LEOPOLDA

Signori

Non saprei dare incominciamento al presente Rapporto altrimenti, che rendendovi grazie sincere per la prova di fiducia onde nella precedente Adunanza vi piacque onorarmi colla unanimità dei vostri suffragi: per la quale mi parve aver contratto un debito di riconoscenza che mi sono studiato, per quanto poteva, di sodisfare, secondando insieme agli egregi Colleghi nella Direzione, la costante operosità nella quale da tanti anni e con sì splendidi resultamenti a prò della nostra intrapresa perdurano li onorevoli Membri del Consiglio Dirigente. Alla quale operosità raramente

Digitized by Google

meglio che in questo anno trascorso dopo la precedente Adunanza generale, vennero offerte occasioni di esercitarsi per i provvedimenti voluti dalle condizioni ora liete ora triste del nostro movimento, per le riforme efficacemente introdotte nei rami più importanti dell'Amministrazione, per le opere condotte ad incremento delle Stazioni, della Linea, del Materiale; e per le varie trattative col Real Governo e con altre Società, in affari che interessano grandemente il presente e l'avvenire della nostra Intrapresa.

Nell'accennare a questi oggetti nei quali si è principalmente esercitata in quest'anno la operosità della Direzione e del Consiglio, io vi ho indicati altresì i molti argomenti che mi convien trattare nel presente Rapporto; pel quale mi è però forza richiedervi più dell'usato prolungata la cortese vostra attenzione.

Sebbene le accurate indagini fatte dai Sindaci e le cose da loro discorse nel Rapporto già stampato, mi dispensino dallo entrare in esami speciali delle varie partite del Bilancio della decorsa annata sociale, pure prenderò questo per guida nel darvi conto dei fatti i più interessanti per la nostra intrapresa, nel modo già praticato nei precedenti Rapporti del Direttore.

Incominciando dal Conto di Fondazione, ricorderò come dalle Adunanze generali del 1.° Ottobre e 19 Novembre 1851, vennero autorizzate le spese occorrenti per completare la primitiva costruzione della Strada e per le opere giudicate allora necessarie allo sviluppamento del servizio delle mercanzie. La Dire-

zione ed il Consiglio, valendosi di questa autorizzazione a seconda delle occorrenze fatte manifeste dal movimento ognora crescente, poterono prudentemente proporzionare le spese per questi titoli agl'incassi che venivano di mano in mano forniti dalle ritenzioni sui dividendi semestrali: ritenzioni che senza danno degli Azionisti vennero spinte all'estremo limite consentito dalle Deliberazioni delle Adunanze generali, grazie al credito delle Azioni di seconda serie; pel quale sono divenute alienabili senza veruno scapito le ricevute provvisorie convertibili nelle Azioni ridette.

In questo anno il maggior movimento ha fatto più vivamente sentire il bisogno di lavori che eransi potuti senza danno aggiornare; laonde, profittando altresì de' maggiori incassi che permettevano più larghe ritenzioni, abbiamo stimato necessario eseguire alcuni lavori indispensabili che nella Dimostrazione di corredo al Progetto del 25 Settembre 1850 non erano stati contemplati; e di fare le provviste de'generi più necessarj; de' quali grave difetto pativa il nostro Magazzino.

E per ricordare qui le opere più importanti eseguite in quest' anno, dirò, come la fabbrica della Stazione di S. Donnino da molti anni rimasta interrotta per l' incertezza nella scelta della località venne ultimata, onde conseguire un miglior servizio e risparmiare la pigione della casa ove era provvisoriamente installata.

A S. Donnino, Signa, S. Pierino, la Rotta, Cascina e Navacchio, mancava riparo ai passeggeri che

aspettano il treno sullo scalo della ruotaja opposta a quella presso la quale trovasi la Fabbrica della Stazione; laonde in obbedienza alle ingiunzioni governative, abbiamo dovuto dare opera a costruire piccole tettoje nelle mentovate Stazioni.

Nel mio Rapporto del decorso anno, vi diceva come la necessità di operare la caricazione e scaricazione delle merci non che la custodia dei vagoni carichi in locali coperti richiedesse la costruzione di capannoni in varie Stazioni: ed in fatti, sebbene nella detta dimostrazione un solo ne fosse previsto per la Stazione di Navacchio dove convenne estenderlo a maggiore ampiezza di quella giudicata da primo sufficente, queste indispensabili costruzioni dovettero in quest'anno venire eseguite nelle Stazioni di San Donnino, di Signa e di Livorno, ove più che nelle altre, le quali pure ne abbisognano, appariva urgente questo provvedimento.

Li straordinarj trasporti di mercanzie nella decorsa annata sociale, troppo superiori al materiale ed ai comodi nelle Stazioni, ci ha posti nella necessità di utilizzare quanto più si poteva i vagoni in allora esistenti e quelli che dalla Società Maria Antonia convenne togliere ad imprestito: per lo chè si sono moltiplicati i treni di mercanzie fino a due e tre al giorno, e si sono presi inservienti straordinarj nelle stazioni per operare il discarico e la caricazione dei vagoni appena giunti tanto nel giorno quanto nella notte: per i quali eccezionali provvedimenti, se con scarsi mezzi potemmo bastare a grandi necessità senza

notevoli inconvenienti nè gravi avarìe, andammo incontro ad un vistoso aumento nelle spese del servizio attivo, e di grandi riparazioni ebbe d'uopo il nostro materiale.

Mentre ci era grato provvedere per tal modo, come meglio potevasi, alle necessità del momento, noi stimammo prudente consiglio portare il numero dei vagoni di merci fino a più che 200, e costruire in varie Stazioni delle ruotaje di baratto abbastanza lunghe per potere dar ricetto ai treni merci in ritardo, fino a che fosse passato il treno de'viaggiatori se dopo breve intervallo aspettato: colla quale ultima misura siamo venuti a remuovere una grave cagione di irregolarità nel servizio, e di un pericolo che in molte strade straniere produsse gravi sciagure.

Molte volte è stato lamentato il grave carico della Società nostra per il mantenimento degli impalancati, per l'accollo dei quali nel solo tratto delle RR. Tenute della Paduletta e di Coltano eraci stata chiesta l'annua prestazione di £ 2,000; ed il difetto di siepi lungo la linea, non chè il cattivo stato di alcuni tratti incompleti delle medesime facilitavano le trasgressioni ai regolamenti di Polizia della nostra Strada sulla quale veniva a stabilirsi ogni maniera di passi e di usi. Abbiamo stimato dover riuscire utilissimo e cagione di vistose economie nell'avvenire le piantazioni di siepi lungo tutta la linea, di gelsi, di salci, di acacie a seconda delle località; e nutriamo lusinga che nel presente autunno e nella primavera del prossimo anno potremo aver dato compimento a queste piantazioni, alle quali

altre ne abbiamo aggiunte in terreni incolti della Società particolarmente nei pressi delle Stazioni.

Nel promettere la compilazione di un Inventario generale di tutti i generi appartenenti alla Società, vi facevo conoscere nel Rapporto del decorso anno la necessità di ridurre varj locali ad uso di Magazzini ove potesse il Magazziniere generale custodire tutti li antedetti generi de' quali esser dovea responsabile: essendo stato effettivamente compilato questo Inventario e passati tutti i generi alla custodia del Magazziniere medesimo, si sono altresì ridotti i locali occorrenti ad uso di magazzino nella Stazione e presso le Officine; ed un altro locale viene attualmente ridotto in luogo isolato per magazzino di legname, stoppa, olio ec. ed in genere per tutte le materie facilmente infiammabili. Nella veduta di guadagnare i locali all'uopo occorrenti senza nuove costruzioni, non che per dare un ordinamento più semplice ed economico alle Officine, una riforma radicale è stata indotta nell'ordinamento delle medesime. In luogo di due Officine di fabbri, magnani, lavoranti di metalli, e legnaioli, che esistevano l'una nella Officina delle locomotive e l'altra in quella dei veicoli, tutte le lavorazioni di metalli sono state concentrate nella prima, e tutte quelle di legno, nonchè i tintori ed i valigiai sono state messe sotto la dipendenza del Capo Carrozziere. Tolto per tal modo ogni deposito di generi nelle Officine e meglio concentrate le lavorazioni, si sono ottenuti con poca spesa i locali occorrenti al magazzino, stabiliti su basi regolari i Rapporti de'Capi

di Officine fra loro e col Magazziniere, ridotti i lavoranti fissi ed a giornata al solo numero necessario per le ordinarie riparazioni ed è stato introdotto un cauto sistema di cottimi per i lavori nuovi, con lavoranti straordinarj da prendersi a seconda delle occorrenze. Noi ci lusinghiamo di avere indotto in questi servizj una regolarità ed una economia dalle quali saranno nell' avvenire prodotti notevoli vantaggi.

Fra le spese imputate nel Conto di Fondazione vien fatta menzione di quella occorsa per la copertura dei carri di 3.ª classe ordinata dal Real Governo colla inibizione di valersi di carri scoperti oltre il 15 Gennajo del presente anno.

Al seguito di molte preliminari trattative iniziate dal Sig. Avvocato Regio colla nostra Direzione e col Consiglio, malgrado lunghe ed elaborate memorie da noi presentate coll' appoggio di uno dei più illustri giureconsulti della nostra Curia, un Sovrano Decreto de' 21 Ottobre 1853 ordinava la copertura dei carri di 3.ª Classe, assegnando un breve termine ad avere recata a compimento questa misura.

Il vostro Consiglio convinto del diritto della Società di tener scoperti i carri di 3.ª classe, in forza dei Capitoli di Concessione confermati ed in un senso a lei favorevole, interpetrati da successivi atti governativi, si rivolgeva con rispettosa e ragionata memoria al Superior Governo chiamandosi pronto a dare esecuzione alla misura dal medesimo ordinata, siccome a misura di polizia; ma rappresentando nel tempo istesso:

1.° Che la Società sarebbe stata per tal misura aggravata di un onere non contenuto nei capitoli di concessione.

2.° Che questa misura arrecando un grave danno agl' interessi della Società, questa avrebbe diritto ad una indennità qualora il R. Governo persistesse nell' ordinarla.

Una officiale Comunicazione del Sig. Commissario Regio delle strade ferrate facevaci conoscere essere stato superiormente rescritto alla detta supplica colla formula « agli ordini di buona giustizia: » laonde reputammo opportuno di replicare che la Società avrebbe eseguita la cuopritura de' carri di terza classe per necessità di obbedienza al Sovrano comando, ma che intendeva riservarsi di far valere i diritti alla medesima competenti per refezione di ogni spesa e danno da tal cuopritura derivante.

Mentre con una pronta esecuzione dell' ordinata misura ci dimostrammo solleciti nell' obbedire alli ordini governativi, fattici ad esaminare il modo migliore per conseguire il compenso cui la Società, a senso nostro, aveva diritto per questa misura con tanto suo danno statale imposta, molte ragioni ci fecero persuasi della convenienza di esperimentare le vie di conciliazione innanzi di muovere passi ostili contro il R. Governo nelle sempre spinose vie giudiciali.

A render meno sensibile la perdita resultante dallo accrescersi del movimento della terza classe con scapito corrispondente nel più lucroso movimento della seconda, appariva opportuno un aumento nelle

tariffe consentite dai capitoli di concessione pei viaggiatori di terza classe; e poichè questo aumento, mentre avrebbe presumibilmente diminuito ben poco il movimento per le lunghe distanze, avrebbe facilitata la creazione di concorrenze dannose quando senz'altro si fosse applicato alle brevi distanze, appariva conveniente d'instituire per queste sulla nostra strada un mezzo di trasporto più economico: quale sarebbe stato quello da eseguire con carri di *quarta classe* senza sedili nei quali potendo essere collocato un numero maggiore di viaggiatori che nei carri di *terza*, si sarebbe potuto senza inconveniente diminuire la tariffa. Per questi motivi venne chiesto l'aumento delle tariffe pei viaggiatori di terza classe e l'autorizzazione d'instituire una quarta classe per la percorrenza delle brevi distanze con tariffe inferiori a quelle per la *terza* e con carri coperti nei quali i viaggiatori stessero in piedi: queste domande vennero dal R. Governo favorevolmente risolute. Ma se ci era dato sperare di diminuire alquanto con questi provvedimenti il danno temuto per la ricordata misura, vano sarebbe stato il lusingarsi di poter per tal modo distruggerne i tristi effetti: laonde credemmo opportuno di aver ricorso in questa occasione alla equità del governo chiedendo due concessioni che reputiamo importanti per la nostra intrapresa; cioè:

1.° La concessione di prolungare la Strada Leopolda dal punto dove sarà ad erigersi in Livorno la stazione doganale pelle merci sino a quel limite

che potrà essere reputato più conveniente alla nostra Società ed all'utile del commercio, verso il mare e nei nuovi lavori che comunque saranno a farsi per il miglioramento ed ingrandimento del Porto.

2.° La facoltà di congiungere la Strada Leopolda colla via ferrata che sarà a costruirsi da Firenze per Arezzo.

Su queste due domande si aspetta tuttavia una risoluzione governativa. Frattanto la esperienza venne pur troppo a comprovare la ragionevolezza delle nostre previsioni intorno alla diminuzione d'introito per effetto della cuopritura de' carri di terza classe, essendo ascesa una tale diminuzione a £ 25,788. nei soli mesi di Febbrajo, Marzo, Aprile e Maggio, nei quali il movimento dei passeggeri non è neppur molto considerabile: al qual danno si aggiunge quello di un maggior peso morto da trasportare, di maggiori spese di mantenimento, e l'interesse della spesa occorrente per la cuopritura non meno che per la costruzione dei nuovi carri coperti di terza classe resi necessarj dall'aumentato concorso nei medesimi; non che quelle di costruzione, di mantenimento e di trazione dei carri di quarta classe. Per le quali ragioni ci lusinghiamo che il R. Governo vorrà accogliere con benigno riguardo le dette due domande e le altre che gli abbiamo avanzate, come più sotto diremo, tanto per ragioni di giustizia ed equità, quanto nella savia veduta di non deteriorare le condizioni della sola intrapresa di questo genere che possa incoraggiare i capitalisti, dai

quali si aspettano i mezzi necessarj alla costruzione di altre strade ferrate, dal Governo e dal Paese vivamente desiderate.

	Il Conto di Fondazione al Bilancio del 30 Aprile 1853 presentava un deficit di
£ 1,030,958. 17. 8:	per far fronte alle quali vi erano a quell' epoca da ritenere agli azionisti sui dividendi semestrali a forma della deliberazione presa nell' Adunanza gen. del 19 Novembre 1851;
» 1,810,800. —. —:	per cui rimanevano ancora da spendersi
£ 779,841. 2. 4	
	Dal 1.° Maggio 1353 al 30 Aprile 1854 sono state spese
	£ 78,584. 3. — per espropriazioni e funzioni peritiche ec.
	» 168,770. 13. — per costruzione di stazioni, movimenti di terra, carrozze nuove, copertura delle terze classi ec.
	» 66,098. 3. — per le ampliazioni delle stazioni, e la costruzione di carri pel servizio delle merci.
	£ 313,452. 19. —:
» 313,452. 19. —	quindi rimanevano ancora disponibili a quell' epoca
£ 466,388. 3. 4	delle quali
	£ 270,756. 1. 8 in saldo delle £ 600r000
	» 195,632. 1. 8 per le altre costruzioni
	£ 466,388. 3. 4

Secondo il Rapporto dei Sindaci non rimarrebbero spendibili in saldo delle £ 600,000 che sole £ 181,255. 18. 4, mentre essi hanno desunto le cifre delle spese fatte per tal titolo dai Bilanci cioè:

£	98,573.	6.	8	al Bilancio	1850-51
»	173,293.	3.	8	»	1851-52
»	80,779.	8.	4	»	1852-53
»	66,098.	3.	—	»	1853-54
£	418,744.	1.	8		

ma nei Rapporti letti alle Adunanze generali degli azionisti del 30 Settembre 1852, e 29 Settembre 1853 si scorge che le seguenti partite furono provvisoriamente portate a debito di quel conto cioè:

£	55,592.	6.	8	come dal Rapporto del 30 Settembre 1852
»	33,907.	16.	8	come dal Rapporto del 29 Settembre 1853
»	89,500.	3.	4	
£	329,243.	18.	4	quindi non sarebbero state spese per le nuove costruzioni che

ed in conseguenza rimangono ancora da spendere per questo titolo le sopra indicate £ 270,756. 1. 8. sopra la qual somma occorrerà imputare la spesa occorrente per ultimare le costruzioni tuttavia necessarie in diverse stazioni, come di sopra si è detto, non che per portare il parco dei vagoni al numero indispensabile di oltre 220.

A proposito dello stato attivo e passivo vorrebbero i Sindaci che dall'Assessore Cassiere venisse in qualche modo concordato il resto di Cassa al 30 di Aprile; sebbene il Consiglio ritenga che, colla sua presenza all'Adunanza nella quale il Bilancio viene presentato ed approvato, questo Ufficiale venga a dare la sua approvazione al resto di Cassa nel Bilancio stesso segnato, pure ha deciso che d'ora innanzi questo sia firmato dal Direttore e dai due Assessori.

Il Conto Corrente colla strada ferrata Centrale Toscana venne a suo tempo rimesso all'Amministrazione di quella Società, dalla quale non fu concordato il saldo del medesimo, a motivo di una divergenza insorta intorno all'interpetrazione di un'articolo delle Convenzioni del 16 Luglio 1852, divergenza che verrà amichevolmente conciliata.

Venendo ora a parlare dell'esercizio della nostra strada sulla scorta dei dati forniti dalla dimostrazione degl'introiti e delle spese, terrò l'ordine istesso dei precedenti Rapporti, onde agevoli riescano i confronti fra i resultamenti dell'annata in esame e delle antecedenti.

Le spese di amministrazione che, repartite sul traffico, ascesero nel decorso anno a £ 0,046 per ogni miglio percorso da ciascun veicolo, ragguagliano nell'annata in esame a sole £ 0,029.

Le spese di mantenimento e sorveglianza della linea dalle £ 0,109 cui ascesero nel decorso anno, vennero in questo ridotte a £ 0,083 per ogni miglio percorso da ciascun veicolo.

Non recherà meraviglia che, invece di una diminuzione come nelle precedenti, si riscontri un aumento nelle spese della locomozione che dalle £ 1,30 si elevarono a £ 1,94 per ogni miglio percorso dalle locomotive: imperocchè non solo all'aumentato prezzo del combustibile e degli altri materiali, ma altresì al maggior peso utile dei treni deve quest' aumento venire attribuito.

Questo peso utile dei treni era infatti negli anni:

	1851	1852	1853	1854
Pei treni de' passegg.	℔ 24,256	℔ 26,877	℔ 33,542	℔ 57,405
» » di merci	» 116,235	» 226,924	» 320,668	» 333,408

Nè è da trascurare il servizio utile reso dalle macchine accese in quest' anno nel quale, come resulta dal prospetto N. 5, ognuna di esse ha percorso miglia 126.20, mentre sole 113.09 ne aveva percorse nell' anno antecedente.

Le spese di mantenimento per il servizio de' veicoli furono in quest' anno di £ 0,021 per ogni miglio percorso dai medesimi, mentre nell' anno scorso furono di £ 0,030.

Ragguagliando le spese ad ogni miglio percorso, si giunge a conoscere che il costo dei trasporti è stato come appresso

Passeggeri di 1.ª Classe . .	£ 0,034.	Coi treni di Viaggiatori
» 2.ª » . . .	» 0,020.	
» 3.ª » . . .	» 0,014.	
℔ 100 Bagagli	» 0,058.	
Vettura	» 0,208.	
Cavallo	» 0,218.	
Capo di Bestiame.	» 0,038.	Coi treni Merci
Libbre 1000. Merci.	» 0,037.	

Le spese del servizio delle stazioni si possono classare nel seguente modo:

Servizio de' Passeggeri . . .	£	108,164.	9.	—
» Bagagli	»	18,402.	8.	—
» Vetture e Cavalli.	»	2,158.	10.	—
» . Pacchi e Lettere .	»	22,009.	7.	—
» Bestiami	»	742.	4.	4
» Merci	»	81,986.	18.	—
	£	233,463.	16.	4

Confrontate queste spese col lavoro operato dalle stazioni quale resulta dal prospetto N. 8, esse devono venir repartite come segue:

Per ogni Passeggiere imbarcato. . .	£	0.117.
» Libbre 100 Bagagli caricati.	»	0,431.
» Vettura e Cavallo	»	1,602.
» Capo Bestiame	»	0,122.
» Libbre 1000. Merci.	»	0,226.

Coll' ajuto dei diversi elementi forniti dai varj prospetti si giunge a repartire le spese tutte proporzionate a ciascuna categoria degl' introiti, e si ottiene il seguente resultato:

Spese relative ai Passeggieri . .	£	484,323.	14.	4
» » Bagagli e cani .	»	104,923.	7.	8
» » Cavalli e vetture	»	13,404.	15.	8
» » Bestiame. . . .	»	4,270.	17.	4
» » Merci	»	612,627.	14.	8
» » Lettere e pacchi	»	22,009.	7.	—
	£	1,241,559.	16.	8

Dal qual prospetto si rileva che le spese per merci hanno assorbito il 70 per cento degl' introiti di quel ramo, mentre quelle pel servizio de' passeggeri non ne assorbirono che il 25 per cento.

PROSPETTO *di confronto degl'Introiti, e delle Spese di Attivazione della Strada Ferrata Leopolda, quali resultano dai Bilanci dell'Annate Sociali, che terminarono al* 30 *Aprile* 1850, 1851, 1852, 1853, 1854.

	1850	1851	1852	1853	1854
Sulla somma degl' Introiti totali figurano quelli da Passeggeri nella proporzione per cento di . . .	81.53	80.03	72.41	70.30	61.81
Da Merci.	11.57	13.05	20.61	22.07	30.85
» Bagagli.	1.28	1.72	1.22	1.35	1.04
» Lettere, Pacchi e Gruppi.	0.95	2.28	2.48	3.36	3.68
» Vetture e Bestiami . . .	1.20	1.68	1.49	1.59	1.54
» Profitti e perdite	3.47	1.24	1.79	1.33	1.08
(a)	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

(a) Gl' Introiti totali furono respettivamente nel . . . . . 1849-50 £ 1,867,265. 16. 8
1850-51 » 2,100,972. 18. 8
1851-52 » 2,356,807. 6. 8
1852-53 » 2,330,561. 9. 8
1853-54 » 2.815,237. 4. 8

	1850	1851	1852	1853	1854
Degl' Introiti totali le di contro proporzioni per cento furono erogate in spese d'amministrazione .	5.09	4.36	4.51	4.81	4.14
Servizio delle Stazioni e dei treni.	11.99	9.17	8.37	7.73	8.29
Mantenimento ec. della linea.	13.29	13.69	10.44	11.28	11.85
Servizio della Locomozione.	15.86	13.87	12.43	12.31	16.74
Mantenimento ec. dei veicoli.	2.22	2.80	3.77	3.14	3.06
	48.45	43.89	39.52	39.27	44.08
Furono inoltre pagate agli azionisti in contanti. . .	48.13	47.11	40.67	52.15	(b) 33.47
Per ammortizzazione di debiti e nuovi lavori . . .	—	6.76	19.09	8.58	21.86
Al Governo per tassa straordinaria.	—	1.37	—	—	—
Alla Riserva.	3.42	—	—	—	0.28
Tenuto in sospeso.	—	0.87	0.72	—	0.31
	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

(b) Defalcando dalle spese le £ 59,830. 14. 8 che furono tenute in sospeso al Bilancio precedente, le spese totali di quest' anno sarebbero ascese a ragione del 41. 97 per cento sull' incasso.

L' Introito medio ottenuto da ciascuna specie dei trasporti è stato il seguente;

Passeggeri di 1.ª Classe.	£	4. 84
detti di 2.ª Classe.	»	3. 01
detti di 3.ª Classe.	»	1. 27
℔ 100 Bagagli.	»	0. 68
Vetture	»	28. 10
Cavalli.	»	11. 83
Bestiami. . . . . , .	»	1. 61
℔ 1000 Merci.	»	2. 39

In ogni £ 100 d'incasso hanno contribuito le seguenti Stazioni

	1853-54	1852-53
Livorno	£ 41.44	£ 34.72
Firenze	» 24.42	» 28.28
Pisa	» 16.19	» 17.26
Pontedera	» 4.07	» 5.00
Centrale	» 3.39	» 3.46
Empoli	» 3.19	» 3.43
Signa.	» 1.77	» 1.73
Navacchio. . . .	» 1.31	» 1.08
S. Romano . . .	» 1.09	» 1.22
S. Pierino. . . .	» 0.98	» 1.20
Cascina	» 0.76	» 0.87
Montelupo. . . .	» 0.67	» 0.87
Brozzi.	» 0.49	» 0.60
La Rotta	» 0.23	» 0.28
	£ 100.00	£ 100.00

Crederei che rimanessero incomplete queste dimostrazioni, se non aggiungessi la seguente per la quale vien fatto conoscere la quantità dei grani trasportati in quest' anno, ed il rapporto della quantità dei medesimi a quella delle altre merci.

GRANI SPEDITI SULLA STRADA FERRATA LEOPOLDA

dal dì 1.° Maggio 1853 al 30 Aprile 1854.

1853.	Maggio .	Sacca	55,736.	£	20,622.	6. 4
	Giugno . .	»	62,886.	»	30,185.	5. 4
	Luglio . .	»	97,489.	»	46,497.	6. 8
	Agosto . .	»	84,720.	»	41,579.	7. 4
	Settembre.	»	116,359.	»	43,052.	16. 8
	Ottobre . .	»	126,918.	»	46,959.	13. 4
	Novembre.	»	106,993.	»	25,678.	6. 8
	Dicembre .	»	124,058.	»	29,773.	18. 4
1854.	Gennajo.	»	154,377.	»	37,050.	9. 8
	Febbrajo .	»	132,497.	»	31,799.	6. 8
	Marzo. . .	»	175,085.	»	64,781.	9. —
	Aprile . .	»	180,454.	»	66,768.	—. —
		Sacca	1,417.572.			
		℔	236,734,524. in media L. 2.04 il migliaio	£	484,748.	6. —
	Merci diverse	»	126,553,578. in media L. 3.03 il migliaio	»	383,566.	1. 4
		℔	363,288,102.	£	868,314.	7. 4

Questo prospetto giova a spiegare la diminuzione del prezzo medio percetto per il trasporto delle mercanzie, la quale del resto vuolsi sempre in gran parte attribuire alle ragioni distesamente avvertite nel rapporto del mio predecessore dell'anno 1852. Quando il paese patisce difetto delle sostanze alimentarie, diminuisce naturalmenente, come accadde nel decorso anno, il commercio e quindi il trasporto delle altre mercanzie

più produttive per le strade ferrate: laonde non deve far meraviglia se un così considerabile trasporto di grani non produsse l'immenso aumento d'introiti da taluni con poca ponderazione aspettato, nè è da paventare una diminuzione delli introiti stessi in ragione del minor trasporto di detto genere, quando l'attività commerciale del paese riprender possa il suo corso. Poche parole mi conviene spendere intorno all'aumento di alcune spese che ha formato soggetto di un'accurato esame per parte dei Sindaci: dal rapporto dei quali rileverete come ne'confronti che fin qui ho fatto fra i resultati del Bilancio 1852-53 e di quello in esame, convenga aver presente la partita di £ 59,830. 14. 8 la quale per le ragioni ivi esposte figura fra le spese del secondo, mentre effettivamente appartiene a quelle dell'annata antecedente.

Le spese rese necessarie dalle straordinarie misure adottate in conseguenza del doloroso fatto accaduto nei primi mesi della decorsa annata sociale, non che quelle occasionate dal compiuto ordinamento dell'archivio e del magazzino costituiscono l'aumento delle spese di Amministrazione. Mentre l'aumento nel prezzo di Coke e di molti altri generi, non che l'indennità di viaggio accordata ai tre macchinisti che lasciarono il nostro servizio, spiegano li aumenti nelle spese della locomozione, le condizioni eccezionali nelle quali come ho già avvertito, dovette per difetto di veicoli e di locali venire eseguito il servizio nelle Stazioni, furono cagione delle maggiori spese occorse per il servizio delle stazioni e dei treni.

Nei decorsi anni ci era dato congratularci per il crescente incasso dei treni diretti di piacere che facevansi nelle Domeniche dell'estate, de' quali meglio è non favellare in quest'anno, dappoichè fin dal bel principio si risentirono delle triste condizioni economiche del Paese e del timore dell'epidemia. Il quale timore di epidemia, stato cagione di tanto danno alla Toscana e particolarmente a Livorno ha esercitato in questi ultimi mesi una fatale influenza sul nostro movimento che aveva dato speranze tanto lusinghiere in sul principio del presente semestre.

Il bisogno dei grani sempre crescente a misura che diminuivano i depositi dell'antecedente scarsa raccolta e la ricorrenza triennale della Luminara di Pisa, erano cagione di un'aumento d'introito di £ 168,570. 13. 10 nei due mesi di Maggio e di Giugno in confronto coi mesi corrispondenti dell'anno decorso. A proposito della Luminara di Pisa siami permesso di constatare come questa abbia fornito la prova degli ottimi effetti prodotti dai progressivi miglioramenti che da più anni si vanno introducendo nel nostro servizio. Malgrado le pessime condizioni per un servizio di quella importanza nelle quali si trovano le Stazioni di Pisa e di Livorno, si poterono nei tre giorni 16, 17, e 18 di Giugno trasportare 33,500 passeggeri ed eseguire 56 treni, cioè 6 più di quelli annunziati nell'orario e molti in ore notturne, senza che alcun inconveniente si avesse a deplorare, quantunque fino sette treni composti colle loro macchine in testa, stanziassero in alcune ore della notte nella

Stazione di Pisa. Ed a chi volesse trarre argomento di lagnanza dallo aspettare che fecero molti, affollatisi alla Stazione di Livorno per partire coll' ultimo Treno della sera del 16 (mentre quelli del giorno erano partiti con scarso numero di persone), noi replicheremmo che per l' ultimo dei molti treni che ogni mezz' ora partirono da quella Città, non rimase da trasportare che un piccol numero di viaggiatori: laddove i giornali di Francia ci narrano senza farne le meraviglie, che in occasione di una solenne festa che ebbe luogo a Lille nei primi tre giorni del decorso Luglio, la Strada Ferrata del Nord, una delle più considerevoli di Europa, avendo trasportate 32,500 persone ebbe a ricusare parecchie migliaja di viaggiatori in varie Stazioni, per difetto di veicoli, sebbene avesse ridotti ad uso di viaggiatori i vagoni da bestiami e da mercanzie e ne avesse altresì tolti ad imprestito dalle strade ferrate del limitrofo Belgio. Pel quale resultamento onorevele per la nostra intrapresa, anche in confronto, come si vede, di altre di molta maggiore importanza, se è giusto riconoscere il buon ordinamento del nostro servizio, vuolsi altresì tributare la dovuta lode agli Impiegati tutti che rivaleggiarono di zelo, di attività e di prudenza; e particolarmente ai Capi delle officine delle locomotive e dei veicoli, agli Ispettori del mantenimento e del movimento ed all' ajuto di quest' ultimo.

Dopo il mese di Giugno che per le esposte ragioni dava tanto brillanti resultamenti, era facile prevedere per il Luglio una diminuzione nell' introito delle

mercanzie, dappoichè la guerra d'Oriente rendeva impossibile l'importazione dei grani, e l'abbondante raccolta della Toscana ne faceva venir meno il bisogno: e per l'introito di passeggeri, mentre fin da principio si presagiva minore a motivo del minor numero dei bagnanti e del diminuito concorso de' viaggiatori di diporto, (dacchè le triste condizioni economiche inducono naturalmente a resecare anzi tutto le spese di piacere) il timore dell'epidemia sorto verso la metà di quel mese rese la minorazione dell'incasso ancor più sensibile di quello che sarebbesi creduto in principio; sebbene il trasporto di cereali nei primi giorni del Luglio finchè non era ovunque compiuta la nuova raccolta, non che il movimento prodotto da coloro che si allontanavano da Livorno in sul nascere del timore di epidemia rendessero meno sensibile l'effetto di queste avverse condizioni, di quello che accadesse poi nell'Agosto e nel presente mese: nei quali le cagioni sopravvertite ed il ristagno delle transazioni commerciali per lo allontanamento dei Negozianti e per gli ostacoli sanitarj, produssero senza compenso di sorta tutti quei tristi effetti che a ragione ne aspettavamo.

Le quali cose ho voluto alquanto minutamente esporre perchè sia fatto manifesto come è straordinaria ed eccezionale questa notevole diminuzione d'introiti, effetto naturale e necessario delle condizioni del paese: dal quale traendo la nostra intrapresa il proprio alimento, non può sperarlo abbon-

dante e fruttuoso quando il paese stesso si trova in poco prospere condizioni.

La Società ebbe a deplorare in quest' anno la spontanea dimissione del Sig. Giorgio Richardson che fino dal principio della costruzione della nostra strada aveva diretto molti dei più importanti lavori, e che quindi aveva presieduto al servizio del mantenimento e sorveglianza della linea; riunendo anche la Direzione del movimento per un lungo e difficile periodo, nel quale venne dato opera ad importanti riforme in mezzo a gravissime difficoltà: e mi gode l' animo di profittare di quest' occasione per pagare un giusto tributo di lode a quest' antico e benemerito impiegato della Società.

Mentre l' ispezione del movimento era già stata da più mesi affidata al Sig. Silvestro Dumini, il servizio Tecnico venne repartito fra due Ingegneri Toscani: essendo stato preposto l' Ingegnere Consultore della Direzione Sig. Giuseppe Laschi alla sorveglianza delle Fabbriche, e l' Ingegnere Sig. Giorgio Berni alla sorveglianza e mantenimento della Linea ed opere accessorie.

Anche tre macchinisti inglesi si dimisero spontanei dal nostro servizio; ed a noi sembrando venuto il tempo di esperimentare i nostri fuochisti che da 10 anni facevano il servizio sulle locomotive, avemmo la soddisfazione di vedere appagato il desiderio nostro, mercè le cure e gli insegnamenti dell' abile capo meccanico: onde abbiamo ora un personale di dieci macchinisti, metà inglesi e metà italiani per i quali oc-

corre un' annua spesa complessiva di £ 4,000 inferiore a quella pella quale si avevano in addietro otto soli macchinisti inglesi, il numero dei quali era divenuto insufficente.

Quando era tuttavia meschina la quantità delle merci trasportate sulla nostra linea, venne fatto un accordo colla Società della Strada Ferrata Maria Antonia per il trasporto misto delle mercanzie da Livorno a Prato e Pistoja e viceversa con prezzi molto inferiori a quelli determinati dalle tariffe: ma cresciuto nel seguito il nostro movimento e rimasto insufficiente il materiale del quale c'era dato disporre, dovemmo disdire qnesto trattato colla Società suddetta; nè sembra che possa trovarsi il modo di eseguire convenientemente i trasporti misti sù queste due linee finchè durerà la interruzione delle medesime in Firenze, dove le spese di trasporto da stazione a stazione e di accompagnatura doganale attraverso la Città, impongono un onere troppo considerevole alle due Società.

Grandi sono i vantaggi che risente la nostra Amministrazione per l'ordinamento dell'Archivio stato in quest' anno compiuto mercè le laboriose ed intelligenti cure dell'egregio Segretario della Direzione Sig. Avv. Francesco Perez, ajutato dal solerte archivista Sig. Andrea Simoncini: alla custodia del quale l'Archivio istesso, nonchè i Cuponi pagati ed altri titoli estinti ed annullati della Società vennero confidati.

Per sodisfare il voto ripetutamente manifestato, si era dato opera alle trattative con molte Società di assicurazioni per assicurare contro gli incendj li stabili

ed il materiale mobile della Società. Avute le offerte di alcune Società straniere, e di quelle che hanno da più anni in Toscana una Rappresentanza, ci facemmo a considerare le condizioni speciali degli oggetti che tratterebbesi di assicurare, i pericoli cui vanno esposti, l'annuo carico che alla Società nostra verrebbe ad imporre l'assicurazione contro gl'incendj, ed i resultamenti probabili della medesima.

Il pericolo maggiore cui và esposto il materiale di una Strada ferrata non è certamente l'incendio, poichè molto più sono da paventare i disastri cagionati da guasti nelle locomotive e nei veicoli, da deviazioni di treni, da frane, inondazioni, rovine; non che li effetti di commozioni e pregiudizi popolari, di sconvolgimenti politici, di interruzioni forzate del servizio: lo che viene comprovato dall'esempio della nostra strada nei dieci anni del suo esercizio; nei quali nessun danno notevole ebbe a patire per effetto d'incendj che le avessero dato titolo ad indennità se fosse stata assicurata, mentre, se qualche danno si è dovuto lamentare, venne appunto prodotto da qualcuna delle cagioni sopra designate.

Un'altra considerazione viene suggerita dalle condizioni speciali delli oggetti da assicurare, i quali, ad eccezione di qualche Stazione e delle Officine, sono sparpagliati per modo che il pericolo dell'uno non implica necessariamente quello dell'altro come accade generalmente nelli oggetti assicurati che, essendo indivisi, ovvero in una data località concentrati, sono *indivisibilmente* e *contemporaneamente* esposti ai pericoli

contro i quali con prudente consiglio intende allora il proprietario di premunirsi. Veduta così la insufficienza dell'assicurazione contro gl'incendj, quando la Società intenda premunirsi contro i danni ai quali possono andare principalmente esposti li oggetti di sua pertinenza, non è da omettere di considerare che gli incendj sulle Strade ferrate essendo nel maggior numero di casi cagionati da commozioni popolari, o da avvenimenti che possono facilmente venire attribuiti a negligenza degli impiegati o a difetti del materiale, molte questioni sarebbero da temere nelle liquidazioni colle Società assicuratrici.

Calcolato sulla base delle più miti offerte delle Società assicuratrici, l'annuo sborso che riuscirebbe necessario per assicurare contro i soli pericoli di incendj le Stazioni, le Officine, i Ponti, i Casotti, le Locomotive, i Veicoli, ed i generi di Magazzino raggiungerebbe l'annua somma di £ 6000 circa; e resterebbero pur sempre non assicurati neppure contro i pericoli d'incendio le macchine fisse, li arnesi ed altri oggetti esistenti nelle officine, gl'impalancati, le carte e documenti conservati nella Direzione e nelle Stazioni, ed infine le mercanzie in deposito ed in movimento: tanto che ove a tutti questi oggetti, a molti dei quali riesce difficile assegnare un valore determinato, volesse estendersi l'assicurazione, si giungerebbe ad una spesa annua molto considerabile; malgrado la quale, rimarrebbero i dividendi semestrali esposti pur sempre alle perdite temibili per effetto de' molti altri infortunj che ho di sopra avvertiti.

Per le quali ragioni maturamente esaminate e discusse, abbiamo dovuto scendere nella persuasione che un trattato colle Società di assicurazione contro gl'incendj, renderebbe la Società nostra passiva di una non lieve spesa annuale, la esporrebbe in molti casi al pericolo di gravi dispute nella liquidazione di danni che per ragione d'incendio venissero a verificarsi, e la lascerebbe priva dei mezzi che la prudenza vorrebbe preparati a riparo dei maggiori e più probabili rischi che le fanno correre molti altri infortunj ai quali va esposta. Non farà quindi meraviglia se, abbandonata l'idea di concludere un trattato di assicurazione contro l'incendj ritenuto per gravoso, incompleto ed incerto nei suoi effetti, il Consiglio propone la formazione di un fondo destinato al restauro di tutti i danni che da qualsiasi infortunio venir potessero cagionati.

Nell'anno decorso, per le ragioni dette nel discorso del Presidente e nel mio rapporto, venne presentata una proposizione concepita nei seguenti termini

« L'Adunanza generale autorizza la formazione « di nuovi studi e di un progetto definitivo per la « stazione Merci in Livorno e la presentazione d'una « proposizione che ne determini e sanzioni la spesa « occorrente. »

Io non istarò qui ad aggiungere altri argomenti a quelli dedotti nel mio rapporto del decorso anno intorno alla maggiore convenienza di preferire per la stazione per merci in Livorno la località nuovamente proposta presso il moletto a quella prossima al forte

S. Pietro. Ricorderò solamente come nella nuova località più prossima al nuovo molo del Porto riescirà più facile il prolungare nel medesimo le ruotaje per operare il travaso diretto delle merci fra le navi ed i vagoni, ed aggiungerò come ivi avremmo quello spazio pei futuri possibili ingrandimenti che presso il forte S. Pietro non potrebbe senza difficili e costosi lavori venire ottenuto; e come riescir possa probabilmente di gran convenienza il concentrare le due stazioni di merci e di passeggeri in quella località tanto prossima alla piazza grande ed alla parte più centrale e popolosa della città.

Il prolungamento della strada ferrata che dovrebbe traversare il fosso de' navicelli con un ponte girante quando facesse capo alla stazione presso il forte S. Pietro, può venir eseguito senza quest' ostacolo incomodo e pericoloso, quando sia spinto fino alla stazione ideata presso il moletto.

Questi vantaggi e li altri che nel decorso anno vennero più partitamente enunciati ci paiono un giusto compenso alle maggiori spese necessarie per la esecuzione della stazione presso il moletto in confronto di quelle occorrenti all' altra presso il forte S. Pietro: per la quale al seguito, del compimento dato alli studj incominciati dal mio predecessore, nonchè per li scandagli del terreno di fondazione e per l' aumento di locali richiesto dal R. Governo, la spesa presagita nel progetto del 1850 in £ 359,000 insieme al prolungamento della strada, viene ora su dati più certi e precisi prevista nella maggior somma di £ 548,000.

La perizia per la stazione presso il moletto e pel prolungamento della strada ascenderebbe invece a £ 770,000; con la qual somma potrebbe venire evitato il ponte girante, ed oltre la stazione stessa si conseguirebbe il terreno adattato per quella de' passeggeri, e due vasti piazzali dal lato del mare atti ai futuri ingrandimenti ed in parte utilizzabili a diminuzione della presagita spesa; come facile vi sarà di rilevare dall'esame del bel disegno di quest'opera, egregiamente eseguito dal nostro Ingegnere Sig. Giuseppe Laschi.

Dopo avere esposto tutto quello che maggiormente interessava di farvi conoscere intorno alle condizioni della nostra intrapresa, io vengo in quest'ultima parte del presente rapporto ad illustrare e spiegare, come meglio e più concisamente potrò, il progetto di acquisto della Strada Ferrata da Lucca a Pisa e di congiunzione della medesima colla nostra linea, che forma il soggetto di alcune delle proposizioni intorno alle quali siete oggi chiamati a deliberare. Non vi giungerà nuova l'idea di una congiunzione in Pisa della nostra Linea con quella da Lucca alla detta città, dappoichè nel mio Rapporto del decorso anno io narrava come il Real Governo con Risoluzione Sovrana del 16 Giugno 1853, seguita da due successive comunicazioni, avesse porto invito alla Società nostra di intraprendere trattative per detto oggetto coi Rappresentanti della Società Lucchese, non che coi concessionarj delli studj di una Strada ferrata dai pressi di Pisa al confine Estense di Porta.

Uniformandosi alle disposizioni dell' Art. 49. dei

capitoli di concessione della nostra strada, il Consiglio fino dal 7 Luglio 1853 deliberava; » essere pronto ad » iniziare le trattative occorrenti perchè nella Stazione » della Leopolda presso Pisa possa venir congiunta la » Strada Lucchese quando questa si sia posta in grado » di prolungare la sua Linea fino alla detta Stazione: » al seguito della quale risposta i Concessionarj della Strada di Porta prendevano l'impegno di presentare un progetto per operare la detta congiunzione. Non essendoci mai pervenuto il promesso progetto, ed il R. Governo con premurose comunicazioni insistendo per la conclusione di questo trattato, nuove conferenze ebbero luogo col Rappresentante della Società della strada ferrata da Lucca a Pisa alla presenza del Sig. Commissario Regio; nelle quali chiaro ci apparve come diverso dalla interpetrazione che sulla scorta dei nostri capitoli le avevamo dato, era lo spirito ed il fine della mentovata Risoluzione Governativa; la quale muovendo dalla decisa volontà del R. Governo di conseguire una non interrotta Strada di ferro fra Pistoja e Livorno, preferiva per le ragioni di pubblico interesse ivi esposte, la congiunzione in Pisa delle Strade Leopolda e Lucchese a spese delle due Società concessionarie di dette strade, alla nuova concessione di una seconda linea stata dimandata dai pressi di Pisa a Livorno.

In questa intelligenza l'invito governativo ci richiamava a premettere lo esame di due questioni legali, a quello della convenienza del trattato che eravamo chiamati a concludere colla Società concessionaria della Strada ferrata da Lucca a Pisa, per determinare il

modo e la misura del nostro contributo alle spese occorrenti per la congiunzione delle due Strade.

Può la Leopolda venir costretta, alla pari della Lucchese, a contribuire alla spesa della congiunzione in Pisa? Può il R. Governo autorizzare la dimandatagli concessione di una Strada ferrata dai pressi di Pisa o da altro punto delle Strade Lucchesi fino a Livorno?

Esaminate coi capitoli di concessione alla mano, queste questioni vennero facilmente risolute in senso a noi favorevole; e la nostra opinione ebbe il valevole appoggio di un illustre giureconsulto da noi interpellato. Nè diversa sembravaci la opinione del R. Governo intorno all' obbligo della Società nostra di contribuire alla spesa della congiunzione in Pisa, perocchè questo contributo non ci imponeva in modo assoluto: ma per ragione di pubblico interesse, contrario alla concessione di una seconda linea fra Pisa e Livorno, stretto dalla necessità di procurare ad ogni costo la comunicazione diretta per via ferrata da Pistoja a Livorno, dai capitoli di concessione della Società lucchese messo nella impossibilità d' imporre a quella Società altro obbligo tranne quello di prolungare la sua linea fino alla riva destra dell'Arno e di concorrere nelle proporzioni che esser dovrebbero dalla Sovrana autorità determinate, alle rimanenti opere fino alla via Leopolda; Esso rivolgevasi alla Società nostra perchè della porzione di queste opere che alla lucchese non possono far carico, assumer volesse la esecuzione. Ed in vero se la dimandata linea dai pressi di Pisa a Livorno potesse venir concessa ad altra So-

cietà, incontrovertibile ed immensa sarebbe per la Leopolda la convenienza del richiesto sacrifizio, in confronto del danno che le recherebbe la detta linea rivale. Fortunatamente sono molte e solide le ragioni per le quali crediamo che i nostri capitoli non consentano la concessione della ideata strada di diretto prolungamento della strada Lucchese fino a Livorno; ed avremmo fede in un esito a noi favorevole quando fossimo tratti nella dura necessità di dover sostenere questo diritto. Ma troppo repugnava alla Direzione ed al Consiglio lo impegnare senz'altro la Società in questioni di quest'importanza e di esito sempre dubbio, malgrado la opinione che aver si possa intorno alla bontà del proprio diritto; onde ci siamo dati a ricercare se modo vi fosse di evitarle.

Dei due danni che pur troppo sovrastano alla nostra intrapresa dappoichè vennero autorizzate le strade ferrate da Firenze a Pisa per Pistoja e Lucca, danni resi ancora più gravi per la preferenza della direzione della Centrale Italiana sopra Pistoja, e per la decretata riunione delle due Stazioni in Firenze delle Strade Maria Antonia ed Aretina, apparisce invero di gran lunga minore quello della congiunzione in Pisa all'altro del prolungamento della linea Lucchese fino a Livorno. Quindi noi stimeremmo prudente consiglio che la Società nostra con qualche sacrifizio si premunisse contro il pericolo, sebben remoto, di una contraria sentenza intorno alle accennate questioni, ed a quello di una intrapresa rivale, nella quale, per le condizioni spe-

ciali di alcune Società, potrebbero queste, per avventura, trovare una certa convenienza.

Posto il Consiglio nella penosa alternativa di sostenere rigorosamente i diritti della Società, esponendola a gravi incertezze per l'avvenire dell'intrapresa, o di farsi a ricercare i mezzi i più convenienti per dare al pubblico interesse voluto dal Governo, quella sodisfazione che meno riesca dannosa alla Leopolda; non volle assumere la responsabilità di appigliarsi al primo partito e stimò che meglio avrebbe corrisposto alla sua missione, se avesse, come ha l'onore di fare in questa Adunanza, interpellati li Azionisti intorno a quello fra i Progetti nell'accennato intendimento esaminati, che apparivagli meno dannoso pel nostro avvenire.

Questo Progetto intorno al quale siete oggi chiamati a deliberare, è il progetto di acquisto mediante fusione della Strada Ferrata da Lucca a Pisa, il quale mentre pendevano le trattative intorno alla congiunzione venivaci presentato dal Cav. Demetrio De Gyra come Rappresentante del maggior numero delli Azionisti e Creditori di quella Società e quindi come Delegato della Società stessa nominato per questo oggetto nell'Adunanza generale de'4 Marzo del presente anno.

Dopo lunghissime discussioni, dopo molti progetti da una parte e dall'altra proposti, dopo li esami accurati che delle condizioni economiche e materiali di quella intrapresa facemmo col ministerio di Periti di intiera nostra fiducia, vennero fermate le basi

state in massima approvate dalla Società Lucchese nella sua Adunanza generale dei 15 Luglio decorso: sulle quali basi è stata redatta la quinta proposizione che abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra deliberazione.

Per giudicare questo progetto nello spirito col quale viene presentato, cioè non come assolutamente vantaggioso alla nostra intrapresa, ma come male minore da preferire a quello più grave del progetto di contribuire alle spese della congiunzione in Pisa, conviene esaminarlo al paragone di quest'ultimo. Nelle sue relazioni generali coll'avvenire della nostra intrapresa, la sempre dannosa ma pure inevitabile congiunzione in Pisa diminuirà necessariamente il nostro introito, creando una concorrenza al movimento fra Firenze e questa città; per la quale concorrenza diverrà questo non solamente minore dell'attuale, ma ancora meno produttivo per la necessità in cui saremo di lottare colla medesima per mezzo di tariffe inferiori alle presenti, già tanto più basse di quelle di quasi tutte le Strade ferrate di Europa. Nè un compenso valutabile potrebbesi sperare per la porzione dell'introito della linea di congiunzione che a noi spetterebbe: perocchè piccola essendo la sua lunghezza, piccola altresì sarebbe la porzione della tariffa attribuita ai trasporti sulla medesima; mentre, a ragione delle condizioni locali, riuscirebbe considerabile la spesa della costruzione e quella successiva e continua della sorveglianza. Quando, invece di contribuire colla Società della Strada ferrata da Lucca a Pisa, alla spesa della con-

giunzione in quest'ultima città, venisse per noi adottato il progetto di acquisto mediante fusione, minori sasebbero i danni della concorrenza, perchè più facile e meno gravosa riuscirebbe la lotta delle tariffe, quando la Società nostra disponesse di una quarta parte della lunghezza delle linee rivali: e la spesa della ridetta congiunzione alla quale senza alcun suo vantaggio contribuirebbe secondo l'altro progetto la Società Leopolda, profitterebbe allora in parte anche a lei nella Strada fra Pisa e Lucca che verrebbe ad acquistare.

Poco considerevole è l'attuale movimento della Strada ferrata da Lucca a Pisa che produce un introito lordo di £ 200,000 all'anno, cioè di circa £ 10,000 a Kilometro; quale non potrà venire accresciuto notevolmente finchè durino le interruzioni delle Strade ferrate in Pisa ed a Seravalle. Quando però in questi due punti venga operata la congiunzione delle strade ferrate, non vi ha dubbio che una parte del movimento attuale della Leopolda, non che quello che ora da varj punti delle provincie dell'appennino e delle sottostanti vallate si fà per acqua dall'Altopascio e per strade ruotabili, daranno un incremento considerevole agl'introiti delle Strade ferrate Lucchesi, e più particolarmente di quella da Lucca a Pisa

Non crediamo quindi esagerata la previsione di un aumento del 25 per cento sull'introito lordo attuale di questa linea., che giungerebbe a £ 12,500 a Kilometro nella epoca summentovata, essendo questo inferiore a quello di molte strade ferrate di poca importanza e fra le altre a quello della Leopolda quando

con un solo binario era aperta soltanto fra Livorno e Pontedera che ascendeva a £ 17,500 a Kilometro.(1) Se poi ci facciamo a valutare ipoteticamente l'introito lordo della Strada fra Lucca e Pisa, quando, compita la Strada Centrale Italiana profitterà di tutto il movimento della medesima da e per Livorno, non crederemmo di esagerarne la importanza, valutandolo a £ 17,500 a Kilometro quale era quello del mentovato tronco della Leopolda fra Pontedera e Livorno.

Dall'esame dell'introito lordo passando ora a quello delle spese della strada ferrata da Lucca a Pisa, troviamo che queste ascendono attualmente ad annue £ 150,000 che stanno all'introito lordo nella proporzione del 75 per 100; per il proposto trattato venendo ad essere riunite in una sola le Amministrazioni delle due Società, si otterrebbe certamente un risparmio di oltre £ 30,000 all'anno nelle spese generali, tenendo conto altresì di qualche aumento nelle spese di Amministrazione della Leopolda. Laonde la rendita netta della strada da Lucca a Pisa che in media ascende ora a £ 50,000 all'anno, verrebbe ad elevarsi fino a £ 80,000.

Essendo quasi impossibile che innanzi l'epoca nella quale sarà compiuta la strada ferrata da Lucca a Pistoja, possa esser posta in esercizio la linea di

(1) Introito lordo per ogni Kilometro nella Strada Ferrata Leopolda da Firenze a Livorno

1849-50	£	19,008. 33.
1850-51	»	21,866. 53.
1851-52	»	24,393. 24
1852-53	»	24,234. 59
1853-54	»	29,348. 21

congiunzione in Pisa che noi dovremmo costruire, ne contempleremo gli effetti economici soltanto per questo secondo periodo. Nel quale, congiunta colla Leopolda la strada Lucchese e cresciuto, come sopra si è detto, il movimento della medesima, non avvi ragione per supporre che la proporzione delle spese all'introito lordo esser debba per essa e per la linea di congiunzione, maggiore di quella attuale per la Leopolda.

La linea di congiunzione in Pisa della lunghezza di circa Kilometri 3 1/3 (1) uguale alla sesta parte della lunghezza totale della strada da Lucca a Pisa, importerà, secondo una sommaria perizia del nostro Ingegnere Sig. Giuseppe Laschi, una spesa di circa un milione di Lire; e valutando per questo tratto, come è naturale, un introito lordo pari a quello presagito per la strada Lucchese nel secondo periodo surricordato, cioè a ragione di £ 12,500 a Kilometro, si avrebbero i seguenti resultati economici:

Introito lordo della strada da Lucca a Pisa e della linea di congiunzione per una lunghezza di Kilometri 23 1/3		£ 292,000
Spese di esercizio a ragione del 40 per cento sull'introito lordo. . .	£ 117,000	» 167,000
Frutto del 5 per cento sul milione di lire di spesa per la costruzione della linea di congiunzione.	» 50,000	
Resta l'utile netto.		£ 125,000

(1) Le miglia toscane sono state ridotte a Kilometri, affinchè questi prospetti sieno intesi anche all' estero.

Nel terzo periodo, quando cioè la strada ferrata Centrale Italiana sia stata condotta senza interruzione fino a Pistoja, l' introito lordo dei Kilometri 23 1/3 circa della strada da Lucca a Pisa e della linea di congiunzione nella misura di sopra prevista di £ 17,500 a Kilometro ascenderebbe alla somma di £ 408,000

Spese a ragione del 40 per 100	£ 163,000	
Interesse del 5 per 100 sul milione di lire di spesa per la costruzione della linea di congiunzione	» 50,000	» 213,000
Resta l' utile netto		£ 195,000

Riassumendo i resultati dei referiti prospetti basati su dati ipotetici che non crediamo esagerati, l'utile netto della strada da Lucca a Pisa sarebbe nel primo periodo di . . . . . £ 80,000

E quello della medesima e della linea di congiunzione in Pisa ascenderebbe

nel 2.° periodo a . . . . . » 125,000

nel 3.° periodo a . . . . . » 195,000

Secondo il progetto che forma il soggetto della quinta proposizione, l' aggravio annuo che verrebbe ad assumere la Società Leopolda sarebbe il seguente:

NEL 1.° PERIODO

Frutto dell' 1. 1/2 per cento	sopra	£ 2,875,000.	£	43,125
Detto del 3.	»	» » 860,000.	»	25,800
Detto del 5.	»	» » 334,524. 78	»	16,625(1)
			Totale £	85,650

(1) Si trascurano i rotti.

NEL 2.° PERIODO

Frutto del 3. per cento sopra .	£ 2,875,000	£	86,250
Detto del 4. » » »	860.000	»	34,400
Detto del 5. » » »	334,524 78	»	16,725
		£	137,375

NEL 3.° PERIODO

Prendendo come rendita della Leopolda quella del 5 per 100 all'anno sul valore nominale, questa ascenderebbe sulla somma totale suddetta di £ 4,069,524. 78 all'aggravio annuo di . . . . . » 203,476.

Laonde si avrebbe per la progettata operazione un discapito

Nel 1.°	periodo di annue	£	5,650
» 2.°	idem	»	12,375
» 3.°	idem	»	8,476

Premessa la considerazione da tener sempre presente nell'esame di questo affare, che tali scapiti sarebbero lievi in confronto del frutto passivo che nella ipotesi di un nostro contributo alla costruzione della linea di congiunzione in Pisa, si dovrebbe corrispondere sulla somma di £ 500,000 al meno che verrebbe allora erogata senza compenso ed anzi con gran discapito del nostro movimento, non è da disperare che l'incremento dell'introito della strada Lucchese sia maggiore di quello da noi presagito e che minori vengano ad essere le spese; per più gran lunghezza di strada e pel maggior movimento in proporzione di che anderanno repartite.

Ma per assicurare alla Società nostra un compenso che ci lusinghiamo verrà dal R. Governo trovato giusto di concederle in correspettività del nuovo carico, che senza suo obbligo come senza un'utile diretto, ma anzi con qualche pericolo di danno, verrebbe ad assumere; noi vi presentiamo la sesta Proposizione nella quale sono contenute quattro domande al Regio Governo.

Le due prime e la quarta di queste domande si collegano direttamente col nuovo impegno che la Società nostra verrebbe ad assumere ove adottasse la quinta proposizione; e la terza delle dette domande per la quale verrebbe ad essere operata in Firenze quella congiunzione delle strade ferrate che il R. Governo ha provocata presso Pisa, non potrebbe, a senso nostro, incontrare serie obiezioni, ed assicurerebbe alla Leopolda il movimento da e per la progettata linea Aretina che è il naturale prolungamento della nostra strada.

Per le cose che ho avuto l'onore di esporre intorno ai resultamenti economici del progetto, io mi lusingo di avere chiariti li articoli compresi fra il quarto ed il decimo inclusivamente; e resta ora che io dia qualche spiegazione intorno agli altri articoli.

Per i patti proposti, e stati in massimo approvati dall'Adunanza Generale della Società di Lucca a Pisa del 15 Luglio decorso e da un concordato di creditori fatto a Vienna, venendo ad esser modificate sostanzialmente non solo le condizioni delli Azionisti della Società, ma anche quelli dei creditori della medesima, abbiamo creduto opportuno di esigere condizioni espresse nelli articoli primo e secondo.

E poichè dalli esami che abbiamo instituiti nell'Archivio della Società della Strada Ferrata da Lucca a Pisa apparisce che varj accordi sono stati fatti fra quella e la Società da Lucca a Pistoja per una eventuale fusione delle Società stesse subordinata alla concessione alla prima della garanzia del 4 per 100 per parte del R. Governo; e che alcuni patti di comunione trovansi in vigore fra le due Società, abbiamo stimato necessarie le condizioni di che nell'Art. 3.° lasciando l'alternativa spiegata nella nota (1) al § 2.° del detto articolo. Li altri articoli del progetto non mi appariscono meritevoli di più ampie spiegazioni, siccome quelli che intendono a dare alla Società nostra le necessarie garanzie, ed a determinare il modo nel quale le liquidazioni finali potrebbero venire eseguite.

Esauriti tutti li argomenti dei quali era mio dovere di intrattenervi in questo Rapporto, altro non mi resta oramai che raccomandare alla Vostra più seria attenzione le importanti Proposizioni che vi sono presentate, siccome quelle che interessano essenzialmente l'avvenire della bene avviata nostra Intrapresa.

Dalla Direzione li 18 *Settembre* 1854.

IL DIRETTORE
UBALDINO PERUZZI

Approvato dal Consiglio Dirigente nella sua Seduta del 19 *Settembre* 1854.

CARLO SCHMITZ *Presidente.*
Dott. T. MANGANI *Segretario.*

PROSPETTO N. 1.

MIGLIA PERCORSE DAI VEICOLI

			Miglia
N.°	8	Carrozze di 1.ª classe hanno percorso	203,378
»	21	» di 2.ª » »	522,870
»	38	» di 3.ª » »	688,571
»	10	Bagagliaj. . . . . ;	306,140
»	10	Piattaforme per vetture	55,059
»	10	Cavallaj	62,270
»	182	Vagoni da merci, e da bestiami. .	2,183,807
N.°	279	Totale dei veicoli che hanno percorso miglia	4,022,095

PROSPETTO N. 2.

VIAGGIO MEDIO GIORNALIERO D'UN VEICOLO DI CIASCUNA SPECIE

			Miglia al giorno
Ogni	Carrozza di 1.ª classe ha viaggiato in media		69.64
»	» di 2.ª »		68.21
»	» di 3.ª »		49.64
»	Bagagliajo		83.87
»	Piattaforma		15.08
»	Cavallajo.		17.06
»	Vagone		32.87

PROSPETTO N. 3.

CARICO MEDIO D'UN VEICOLO DI CIASCUNA SPECIE

		SUI TRENI di passeggeri	SUI TRENI di merci
Ogni carrozza di 1.ª classe ha portato in media.	N.	9.00	0.82
» di 2.ª » »	»	26.14	11.81
» di 3.ª » »	»	37.55	19.85
» Bagagliajo . . . . . Bagagli	℔	840.	152.
» Piattaforma . . . . . Vetture	N.	0.94	00
» Cavallajo. . . . . Cavalli.	»	0.77	0.80
» Vagone da Bestiame . . . Capi . .	»	10.00	10.00
» Vagoni con Merci . . . . Merci .	℔	7000	11,632

PROSPETTO N. 4.

DISTANZA PERCORSA IN MEDIA DAI CARICHI DI CIASCUNA SPECIE

	Miglia
Ogni passeggero di 1.ª classe ha viaggiato in media.	31.14
» » di 2.ª » »	26.15
» » di 3.ª » »	17.28
» ℔ di Bagaglio.	38.23
» Vettura	39.87
» Cavallo	38.93
» Cane	24.12
» Capo di Bestiame	20.08
» ℔ di Merci . . . . . , ... ,	42.96

PROSPETTO N. 5.

MIGLIA PERCORSE DALLE LOCOMOTIVE

	Miglia
Con treni di Passeggeri	169,717
» Merci	72,544
Pei servizj dell'Amministrazione	56
Miglia	242,317

Ciascuna Macchina ha viaggiato in media 16,154 miglia, è stata accesa 128 volte, ed essendo accesa ha viaggiato 126. 20 miglia.

PROSPETTO N. 6.

MOVIMENTO GIORNALIERO SULLA LINEA

11.56	Locomotive coi Tenders hanno giornalmente transitato sopra ciascun punto della linea.		
188.74	Veicoli d'ogni specie come sopra.		
65.27	Passeggeri di 1.ª classe		»
308.93	»	2.ª	»
505.13	»	3.ª	»
1.55	Vetture		»
0.98	Cavalli		»
4.74	Cani		»
5.48	Capi Bestiame		»
7,783	℔ Bagagli		»
745,155	» Merci		»

PROSPETTO N. 7.

COMPOSIZIONE MEDIA DI CIASCUN TRENO

di Passeggeri

N.	1.18	Carrozze di 1.ª classe del peso di	℔	14,775	con N.	10.73	Passeggeri del peso di	℔	2,682
»	2.29	» 2.ª »	»	37,156	»	59.87	» »	»	14,767
»	3.94	» 3.ª »	»	45,846	»	147.97	» »	»	36,992
»	1.06	Bagagliajo »	»	16,449	℔	891	Bagagli e N. 0.72 cani	»	920
»	0.19	Piattaforma »	»	1,698	N.	0.18	Vetture	»	532
»	0.18	Cavallajo »	»	1,925	»	0.14	Cavalli	»	302
»	0.04	Vagone con bestiame »	»	392	»	0.40	Capi di bestiame	»	160
»	0.15	» con merci »	»	1,473	℔	1,050	Merci	»	1,050
»	0.13	» vuoti »	»	1,276					
N.	7.26	Veicoli di un peso morto di	℔	120,990				℔	57,405

di Merci

N.	0.20	Carrozze di 1.ª classe del peso di	℔	2,504	con N.	1.64	Passeggeri del peso di	℔	410
»	0.54	» 2.ª »	»	6,283	»	6.38	» »	»	1,595
»	0.89	» 3.ª »	»	10,355	»	17.67	» »	»	4,417
»	1.18	Bagagliajo »	»	18,311	℔	180	Bagagli e N. 0.15 cani	»	189
»	0.00	Piattaforma »	»	——	»	——	Vetture	»	——
»	0.01	Cavallajo »	»	107	N.	0.008	Cavalli	»	18
»	0.06	Vagone con bestiame »	»	589	»	0.60	Capi di bestiame	»	264
»	28.07	» con merci »	»	275,647	℔	326,515	Merci	»	326,515
»	6.43	» vuoti »	»	63,142					
N.	37.38		℔	376,938				℔	333,408

PROSPETTO N. 8.

CARICHI DI CIASCUNA SPECIE OPERATI NELLE STAZIONI

N.° 44,930 Passeggeri di 1.ª Classe si sono imbarcati
» 247,448 » di 2.ª » »
» 612,253 » di 3.ª » »

N.° 914,631 Totale dei Passeggeri imbarcati

℔ 4,264,317 Bagagli sono stati caricati
N. 815 Vetture »
» 532 Cavalli »
» 5,722 Capi di bestiame »
» 4,123 Cani »
℔ 363,288,102 Merci »

Errata		Corrige
Pag. 22 verso 3 coll'ultimo treno	—	con li ultimi treni
„ 41 „ 28 quelli	—	quelle

Digitized by Google

FIRENZE
STABILIMENTO DI FERDINANDO CHIARI
1854.

Digitized by Google

PROPOSIZIONE PRIMA

L'Adunanza generale approva il Progetto definitivo dell'Ingegnere Giuseppe Laschi in data del 2 Agosto decorso per la Stazione *Merci* in Livorno, e la presunta spesa di £ 770,000 occorrente pell'esecuzione dei Lavori di che in detto progetto.

PROPOSIZIONE SECONDA

L'Adunanza generale, ritenuto che per la costruzione della Stazione *Merci* in Livorno non rimarrebbe oggi effettivamente disponibile che la somma di £ 100,000 e che però si rende necessario provvedere a un di più di fondi in £ 670,000, a tal oggetto autorizza la emissione di N.° 670 azioni garantite ossia di seconda serie oltre quelle già autorizzate colla deliberazione del 19 Novembre 1851, e ciò mediante ritenzione sui dividendi semestrali in conformità dell'antedetta deliberazione dell'Adunanza generale del 19 Novembre 1851.

PROPOSIZIONE TERZA

Udite le considerazioni esposte nel Rapporto del Direttore sulla difficoltà e poca convenienza di pattuire l'assicurazione contro gl'incendi de'beni mobili

e immobili della Società, delibera non doversi fare assicurare dal fuoco i suddetti beni.

PROPOSIZIONE QUARTA

Vista la odierna proposizione 3.ª, l'Adunanza generale delibera che sia creato un fondo per far fronte a tutti i danni straordinarj cui possano andar soggetti i beni mobili e immobili della Società, mediante la ritenzione di £ 10,000 annue sugli utili netti fino alla concorrenza di £ 100,000 e non più. Il detto fondo sarà a mano a mano accreditato del frutto del 4 per cento all' anno, e ciò sino a tanto che fra capitale ed interessi non siasi cumulata la somma di £ 100,000.

PROPOSIZIONE QUINTA

L' Adunanza generale delibera l' acquisto della Strada Ferrata da Lucca a Pisa con i patti e condizioni seguenti:

Art. 1. La presente deliberazione non sarà obbligatoria e irretrattabile, finchè la Società della Lucca-Pisa non abbia garantito alla Società della Leopolda la sicurezza e la libertà dell' acquisto.

Art. 2. All' effetto di garantire la sicurezza dell' acquisto dovranno concorrere:

1.° O l' unanime consenso di tutti gli azionisti della Lucca-Pisa, o una risoluzione Sovrana che ne sani il difetto.

2.° Il consenso di tutti i possessori di titoli delle

obbligazioni d'imprestito della Lucca - Pisa, i quali debbono ricevere in cambio altrettanti titoli di azioni nel modo che sarà detto in appresso.

Art. 3. All'effetto di garantire la libertà dell'acquisto dovrà la Società della Lucca-Pisa:

1.° Giustificare, o mediante rinunzia della Società della Lucca - Pistoja, o mediante dichiarazione governativa, che la detta Società della Lucca-Pistoja non può pretendere alla fusione con la Lucca-Pisa;

2.° Sciogliersi dai patti di comunione esistenti tra essa e la Società della Lucca-Pistoja e liquidare le relative pendenze. (1)

3.° Riconoscere espressamente nella Società della Leopolda piena e libera facoltà di sciogliere o modificare i patti di comunione esistenti tra essa e la Società della Lucca-Pistoja:

4.° Formare e chiudere il conto del suo dare e avere con la Società della Lucca-Pistoja:

5.° Autorizzare la Società della Leopolda a devenire con la Lucca-Pistoja, o a liquidazione giudiciale del suddetto conto, o a transazione amichevole, con facoltà di staglio e stralcio:

6.° Preventivamente obbligarsi ad accettare i resultati di questa liquidazione o transazione, qualunque possano essere.

Art. 4. La proprietà della Strada Ferrata da

(1) Se i Sigg. Azionisti della Leopolda preferissero il patto contenuto in questo numero, dovrebbero omettersi i numeri seguenti. Viceversa, se preferiranno le condizioni contenute nei numeri seguenti, dovrà sopprimersi questo.

Digitized by Google

Lucca a Pisa con tutti i suoi annessi e pertinenze sarà trasferita nella Società della Leopolda dal giorno in cui questa ne riceverà la consegna.

Art. 5. Da questa epoca saranno a carico della Società della Leopolda i debiti della Società da Lucca a Pisa liquidati a tutto Febbrajo 1854 nella somma di £ 334,524. 78 da pagarsi in contanti alla pari.

Art. 6. La indicata somma dei debiti da pagarsi a contanti deve, rispetto alla Società della Leopolda, rimanere fissa e inalterabile.

Art. 7. La Società della Leopolda emetterà N. 2,875 titoli di azioni del valor nominale di £ 1000 ciascuno, facenti in tutto la somma complessiva di £ 2,875,000. e li cambierà con le 2,500 cartelle di Azioni della Lucca-Pisa, e con le 375 obbligazioni dell' Imprestito 1853.

Art. 8. Ai detti 2,875 titoli di azioni, dati in cambio, la Società della Leopolda:

1.° Corrisponderà l' interesse dell' uno e mezzo per cento all'anno sul valore nominale dei medesimi dal giorno della ricevuta consegna della via ferrata da Lucca a Pisa, finchè non sia aperta al pubblico transito e percorsa con locomotive tutta la Linea di ferro da Pescia a Pistoja;

2.° Corrisponderà il 3 per cento all' anno dopo l'apetura al pubblico transito nel modo sopraindicato della strada ferrata da Pescia a Pistoja, finchè non sia aperto ed attivato, come sopra, tutto il primo tronco della Centrale Italiana da Pistoja a Bologna;

3.° E soltanto da questa epoca in poi saranno

in ogni rapporto e ad ogni effetto i detti titoli di Azioni parificati alle Azioni di *prima serie* della Società Leopolda.

Art. 9. Per le obbligazioni dell'imprestito 1847 in £ 500,000 e pel debito della Società della Lucca-Pisa verso il Sig. Giuseppe Mardayn del 1853 per £ 360,000 (in tutto £ 860,000) emettrà e darà in cambio N. 860 titoli di Azioni di £ 1,000 ciascuno.

Art. 10. A questi 860 titoli d'Azioni la Società della Leopolda:

1.° Corrisponderà l'interesse del 3 per cento all'anno dal giorno della ricevuta consegna della Strada Ferrata da Lucca a Pisa finchè non sia aperta al pubblico transito e attivata per mezzo di locomotive tutta la Strada Ferrata da Pescia a Pistoja;

2.° Corrisponderà il 4 per cento all'anno dopo l'apertura della Strada Ferrata da Pescia a Pistoja nel modo sopra indicato, finchè non sia aperto al pubblico transito e attivato, come sopra, tutto il primo tronco della Centrale Italiana da Pistoja a Bologna;

3.° E soltanto da questa epoca in poi saranno i detti 860 titoli di Azioni parificati in ogni rapporto e ad ogni effetto alle Azioni di *prima serie* della Società della Strada Ferrata Leopolda.

Art. 11. Quando la Società della Lucca-Pistoja si opponga allo scioglimento dei patti di comunione, o impugni in tutto o in parte la liquidazione delle relative pendenze, come pure in ogni evento di aumento impreveduto di oneri, la Società della Leopolda, per conseguire la refezione di ogni spesa e danno, avrà

diritto di rivalersi contro la massa dei portatori dei titoli cambiati, e di ritenere tanta parte degli interessi dovuti ai titoli stessi.

Art. 12. Se nella finale liquidazione al dì della consegna della Strada Ferrata il debito della Società della Lucca-Pisa da pagarsi in contanti resulterà maggiore, o minore, della somma di £ 334,524. 78, la Società della Leopolda o pagherà il di più e avrà diritto di ritenere sui frutti dovuti nei primi semestri ai titoli cambiati il soprappagato; o avrà l'obbligo di repartire il meno pagato *pro rata* fra i possessori di detti titoli.

Art. 13. Per la esecuzione delle presenti convenzioni si eleggeranno due commissarj, uno dalla Società della Leopolda, e l'altro dalla Società della Lucca-Pisa, dando loro facoltà di procedere ad ogni liquidazione e sopire per via di transazione e con staglio e stralcio ogni possibile controversia.

PROPOSIZIONE SESTA

L'Adunanza generale delibera doversi sottoporre al R. Governo domanda per ottenere le seguenti concessioni e dichiarazioni:

1.° Che venga conceduta alla nostra Società una linea di congiunzione dall'attuale Strada Ferrata Leopolda alla Strada Ferrata da Lucca a Pisa, con aumento nella tariffa da Lucca a Pisa proporzionale non alla distanza, ma alla spesa occorrente per tale congiunzione;

2.° Che venga accordata la facoltà alla Società

della Strada Ferrata Leopolda di fare una sola Stazione in Pisa presso l'attuale linea Leopolda nel punto più conveniente alle tre linee per Lucca, Livorno e Firenze, nonchè a quella città, sopprimendo le attuali stazioni della Leopolda e della Lucchese;

3.° Che sia conceduta alla Società della Strada ferrata Leopolda una linea di congiunzione delle due stazioni di Firenze della Leopolda e della Maria Antonia, con tariffe proporzionali non alla distanza, ma alle spese occorrenti per quest'opera;

4.° Che voglia il R. Governo impegnarsi di non conceder mai strade ferrate che giungano a Livorno o in alcun punto della linea Leopolda fra Pisa e Livorno, partendo da qualsivoglia punto delle strade lucchesi, o di quella dell'Italia Centrale, o di qualunque altra strada che venisse per avventura concessa nella direzione de' confini Estensi e viceversa.

PROPOSIZIONE SETTIMA

Inerentemente alle odierne Proposizioni 5.ª e 6.ª l'Adunanza generale approva che sia eseguita a Pisa una linea di congiunzione della Strada Ferrata Leopolda e di quella da Lucca a Pisa, per quella spesa che resulterà dalla perizia, che il Consiglio ne farà compilare, ed autorizza il Consiglio stesso a presentare le opportune proposizioni pe' fondi occorrenti.

FIRENZE
STABILIMENTO DI FERDINANDO CHIARI
1854.

99 859730

Digitized by Google